TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa | Kwiecień 1938 | Nr. 4 Rok (XIV)

WESOŁYCH ŚWIĄT!

CZYTELNIKOM, CZŁONKOM POLSKIEGO TOURING KLUBU I PRZYJACIOŁOM NASZEGO PISMA SKŁADAMY SERDECZNE ŻYCZENIA.

REDAKCJA







Stanisław Misiakowski

W oczekiwaniu posunięć

Ponure mroki, w jakie jest jeszcze spowita nasza smutna rzeczywistość motoryzacyjna, zaczynają się nieco rozjaśniać. Takie przynajmniej wrażenie można odnieść, obserwując ostatnie posunięcia rządu w kierunku dalszego rozwoju motoryzacji.

Są to posunięcia ważkie, które już w niedalekiej przyszłości mogą przynieść konkretne rezultaty.

Przede wszystkim trzeba tu wymienić **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lutego b.r. o ulgach w opłatach od pojazdów mechanicznych na Państwowy Fundusz Drogowy.** Rozporządzenie to postanawia, że dla samochodów ciężarowych i traktorów (ciągników) zarejestrowanych poraz pierwszy po dniu 31 grudnia 1936 r. opłata na Państwowy Fundusz Drogowy ulega zniżce do 200 zł. rocznie od pojazdu o ciężarze własnym do 2 tys. kg. oraz do 50 zł. rocznie od pojazdu o ciężarze ponad 2 tys. kg., przy czym ulga ta obowiązuje przez 5 lat od chwili, pierwszej rejestracji. Poza tym obniżono opłatę od wszelkiego rodzaju przyczepek do 20 zł. rocznie bez względu na ich ciężar własny. Analogiczną ulgę przyznano również dorożkom samochodowym, od których opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy obniżono do 20 zł. rocznie na okres 5 lat, licząc od dnia pierwszej rejestracji.

Ulgi te są bardzo znaczne. Dość powiedzieć, że dotychczas samochód ciężarowy opłacał na Fundusz Drogowy 15 zł. od każdych 100 kg. ciężaru własnego, co przy ciężarówce o wadze 2 tys. kg. wynosiło 300 zł. rocznie. Obecnie ciężarówka taka opłacać będzie tylko 200 zł. rocznie. Dużą też ulgę przyznano taksówkom, które dotychczas płaciły na Fundusz Drogowy po 10 zł. rocznie od każdych 100 kg. wagi własnej. Obecnie opłacają one tylko 20 zł.

Szkoda tylko, że rozporządzenie powyższe **nie obejmuje również autobusów**, których właściciele nadal uginają się pod ciężarem przeróżnych opłat i świadczeń. Tymczasem dziedzina zarobkowego przewozu osób pojazdami mechanicznymi tak samo domaga się gwałtownie ulg i przywilejów. Właśnie nadmiernymi ciężarami trzeba tłómaczyć nikłość naszego taboru autobusowego, kursującego po Polsce. Na dzień 1 marca 1938 roku było zarejestrowanych w kraju ogółem **tylko 1.711 autobusów**, wliczając w to również autobusy państwowe (Polskich Kolei Państwowych) oraz miejskie. Jeżeli sobie uprzytomnimy, że Polska jest państwem o dużym obszarze, bo obejmuje w cyfrach okrągłych 389 tys. km. kw. oraz że nasza sieć kolejowa jest bardzo słabo rozwinięta, gdyż ogółem posiadamy niespełna 19 tys. km. kolei normalno-torowych i wskutek tego często olbrzymie połacie kraju są pozbawione jakiejkolwiek komunikacji — to musimy dojść do wniosku, że **możliwości rozwoju komunikacji autobusowej są u nas olbrzymie.** Niestety, wykorzystane są one jak dotąd tylko w znikomej części, gdyż nadmierne opłaty i świadczenia tak państwowe jak i komunalne (te ostatnie nakładane często prawem kaduka) uniemożliwiają normalny rozwój linii autobusowych stosownie do potrzeb komunikacyjnych kraju.

Drugim ważnym posunięciem na rzecz rozwoju motoryzacji, wydanym na początku roku bieżącego, jest uchwalona ostatnio przez Sejm **ustawa o rejestrowym prawie rzeczowym na pojazdach mechanicznych.** Ustawa ta ma dla naszego rynku samochodowego ogromne znaczenie, gdyż brak przepisów o rejestrowym prawie rzeczowym uniemożliwiał **ratalną sprzedaż pojazdów mechanicznych.** To też kupiectwo samochodowe jak i sfery gospodarcze oraz organizacje automobilowe oddawna domagały się prawnego uregulowania ratalnej sprzedaży pojazdów mechanicznych, słusznie podkreślając, że w naszych specyficznych warunkach oraz z uwagi na fakt, że tylko bardzo niewielki procent nabywców pojazdów mechanicznych może kupować wóz odrazu za gotówkę, sprawa ta ma ogromne znaczenie. Czynniki decydujące całkowicie podzielały ten pogląd, ale mimo to jakoś nie można było się doczekać unormowania ratalnej sprzedaży samochodów. Sprawa ciągnęła się prawie 2 lata, co jest zresztą zjawiskiem typowym dla wszystkich podstawowych spraw związanych z rozwojem motoryzacji — i dopiero obecnie doczekała się definitywnego rozwiązania.

Uchwalona przez Sejm ustawa stwarza pewnego rodzaju **instytucję hipoteki na pojazdach mechanicznych** i przewiduje skrócony tryb rewindykacji należności na rzecz sprzedawcy wozów. Ustawa postanawia, że rejestrowe prawo rzeczowe można ustanowić na pojazdach mechanicznych, wyposażonych w silnik o pojemności conajmniej 100 $cm.^3$. Wynika z tego, że prawo to można ustanowić na **wszelkiego rodzaju pojazdach**, a więc nie tylko na samochodach, lecz i na motocyklach, ciągnikach i t. p. W myśl ustawy osoba względnie firma, której służy rejestrowe zastrzeżenie własności na pojeździe me-

Jedna jaskółka – wiosny nie czyni...

przypomina jednak automobilistom, że czas zmiany oleju zimowego na letni już nastąpił.....



Zmieniając olej – pamiętajcie, że uznanym na całym świecie jest

GARGOYLE MOBILOIL



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

chanicznym z tytułu sprzedaży ratalnej, **może odebrać pojazd od nabywcy, o ile on nie uiści dwuch rat.** Pojazd może być również odebrany i w tym wypadku, jeżeli się znajduje w posiadaniu osoby trzeciej. Ustawa więc całkowicie zabezpiecza od ewentualnych strat sprzedawcę, a jednocześnie znakomicie upraszcza procedurę rewindykacji należności, co dawniej było bardzo zawiłe i trwało długie miesiące, a nieraz i lata, narażając kupiectwo samochodowe na ogromne straty. Obecnie te przeszkody odpadają, to też należy się spodziewać poważnego rozwinięcia ratalnej sprzedaży wozów motorowych.

Ponadto mamy jeszcze do zanotowania trzecie w tym roku doniosłe posunięcie, bodaj że najważniejsze. Oto w ostatnich dniach marca Sejm uchwalił **ustawę o ulgach inwestycyjnych** wśród których zawarte są również **ulgi podatkowe dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych.**

Nowe ulgi są **znacznie rozszerzone i pogłębione** w porównaniu z ulgami, jakie były dotąd przyznawane na podstawie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 roku. Dotychczas wysokość ulgi podatkowej uzależniona była od wysokości zarobku i wysokości opłacanego podatku dochodowego. Im kto więcej zarabiał i wyższy opłacał podatek dochodowy, tym skarb wypłacał mu większą premię w postaci zwrotu części wpłaconego podatku dochodowego. Natomiast osoby mniej zamożne otrzymywały ulgę podatkową w rozmiarach bardzo ograniczonych. Z punktu widzenia sprawiedliwości społecznej takie ujęcie ulg było niewłaściwe. Obecna ustawa wprowadza pod tym względem radykalną zmianę. **Ulga podatkowa przyznana jest w wysokości 20% ceny nabywczej wozu z podatku dochodowego i specjalnego podatku od wynagrodzeń bez względu na wysokość opłacanych podatków.** Poza tym nowe ulgi podatkowe obejmują nie tylko samochody, lecz **wszelkiego rodzaju pojazdy mechaniczne.** Nadto nowa ustawa usunęła jeszcze jedną wadę poprzednich ulg, a mianowicie zniosła granicę 12 tys. postanawiając, że zwrot podatku następuje niezależnie od wysokości ceny, zapłaconej za nowy pojazd. W praktyce oznacza to **potanienie wszystkich nowych pojazdów mechanicznych o 20 proc.** bez względu na przeznaczenie i rodzaj wozu oraz bez względu na jego cenę. Oprócz tego ustawa postanawia, że zwrot podatku przysługuje nowonabywcy również i w wypadku nabycia **kilku pojazdów mechanicznych.** Dzięki temu sprzedaż wszelkiego rodzaju wozów motorowych powinna się znacznie ożywić.

Nie bez znaczenia jest również przepis, postanawiający, że w wypadku, gdy płatnik uiszcza w ciągu roku mniej podaktu dochodowego niż wynosi premia, to reszta premii może być potrącana z podatku dochodowego jeszcze w ciągu dwóch następnych lat. Nowe ulgi podatkowe obowiązują do 31 grudnia 1939 roku, ale ustawa wyraźnie postanawia, że Rada Ministrów może w drodze rozporządzenia ten termin przedłużyć.

Jak widzimy, przyznane ulgi podatkowe dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych są bardzo znaczne. Ulgi te pokrywają się z żądaniami sfer gospodarczych, kupiectwa samochodowego i organizacji automobilowych, które zaraz po wydaniu dekretu z dnia 7 maja 1936 roku wskazywały na wadliwość przyznanych ulg i domagały się znacznego ich rozszerzenia. I znowu trzeba było tutaj prawie dwuletniego okresu, aby usunąć błędy i braki w systemie dotychczasowych ulg podatkowych. Gdyby obecnie uchwalone ulgi wydane były choćby rok temu, niewątpliwie znacznie lepszy byłby wynik wzrostu u nas motoryzacji w roku 1937.

Tymczasem ustawa ukazała się zbyt późno, co fatalnie wpłynęło na ruch motorowy w pierwszym kwartale bież. roku. Dotychczasowe bowiem ulgi wygasły z dniem 31 grudnia 1937 roku. Dopiero w drugiej połowie marca Rząd wniósł do Sejmu ustawę o ulgach inwestycyjnych, w których przewidziano również ulgi dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych. Wprawdzie w projekcie rządowym był wyraźny przepis, że ulgi będą obowiązywać od 1 stycznia 1938 roku, ale szerszy ogół nie był wcale poniformowany, od kiedy nowe ulgi będą obowiązywały. Wytworzyła się więc niepewność na rynku nie tylko co do wysokości nowych ulg, ale również co do terminu, od kiedy one będą przyznawane i w rezultacie **nasz rynek samochodowy w pierwszych trzech miesiącach b. r. zamarł prawie zupełnie.** Nikt nie chciał kupować wozów, a każdy odkładał decyzję do czasu wyjaśnienia sprawy ulg podatkowych. Wskutek tego nastąpiło zahamowanie dotychczasowego i tak bardzo powolnego tempa rozwoju naszej motoryzacji. Wyraźnie to oświadczył z trybuny sejmowej w dniu 25 marca b. r. p. wicepremier **Kwiatkowski:**

„Zakup samochodów w roku bieżącym spadł do kilku procent w porównaniu z analogicznym okresem w roku 1937".

Wprawdzie pierwszy kwartał roku jest zwykle sezonem słabym dla ruchu motorowego, ale nie ulega kwestii, że gdyby ustawa o nowych ulgach podatkowych ukazała się choćby w końcu roku ubiegłego, nie mielibyśmy takiej martwoty na rynku, jaka nastąpiła w pierwszych miesiącach roku bieżącego. Nie należy bowiem zapominać, że tylko sprzedaż samochodów osobowych uzależniona jest od pory roku i warunków atmosferycznych, natomiast sprzedaż samochodów ciężarowych, autobusów, traktorów i innych wozów ma w zimie i na wiosnę rozmiary tylko nieco mniejsze niż w lecie.

Ale pocieszmy się przysłowiem — lepiej późno niż wcale.

Powyższe, szkicowo tylko tutaj omówione posunięcia rządowe, stwarzają bardziej przyjazną atmosferę, umożliwiającą dalszy rozwój motoryzacji. Jednakże posunięcia te, choć niewątpliwie ważne, są tylko **fragmentami** i bynajmniej nie wyczerpują całej akcji motoryzacyjnej. Przeciwnie, tak jak jasny promień, wpuszczony do ciemnego pokoju, nietylko przerzedza panujący tam mrok, lecz jednocześnie czyni bardziej wyraźnymi wszystkie rysy i plamy, tak również i ostatnie ustawy wywołują jeszcze większą konieczność powzięcia **dalszych kroków, dalszych zarządzeń,** usuwających te główne hamulce, które jeszcze tamują rozwój motoryzacji.

A hamulcami tymi są: **zbyt wysoka cena materiałów pędnych, a zwłaszcza benzyny, katastrofalny brak garaży i — co najważniejsza — nikły stan krajowej produkcji samochodów,** zmuszający do zaspakajania potrzeb rynku montażem i importem wozów zagranicznych, z wielką szkodą dla interesów gospodarczych, socjalnych i obronnych kraju.

To są dzisiaj bodaj największe przeszkody, od których usunięcia zależy wynik akcji motoryzacyjnej. Im prędzej rząd się zdobędzie na energiczną decyzję, tym lepiej będzie dla kraju i państwa.



Jezioro Białe koło Augustowa.

Augustów — stolica krainy jezior

O niespełna pięć godzin jazdy samochodem od stolicy, na naszych wschodnich rubieżach, rozciąga się kraina puszczy augustowskiej z jej tysiącem kilometrów kwadratowych obszaru, fauną i florą obfitującą w rzadko spotykane okazy, z siecią 16 jezior, w których zwierciadle przeglądają się wiekowe sosny, rosnące na nadbrzeżnych wzgórzach. Liczne wspaniałe plaże stwarzają doskonałe warunki zdrowotne, — idealne miejsce dla ludzi spragnionych wypoczynku po pracy...

Stare miasto Augustów, założone przez Zygmunta Augusta w roku 1561, jest miejscowością historyczną, która w obecnej chwili znów przechodzi do dziejów naszego kraju, jako punkt, w którym na nowo spotyka się Polska z Litwą.

Liczne wojny, najazdy i przemarsze obcych wojsk przyczyniły się do stopniowego upadku tego miasta, które swą sławę i znaczenie zawdzięcza ministrowi Druckiemu Lubeckiemu, inicjatorowi budowy tak ważnego połączenia wodnego, jakim jest kanał Augustowski łączący systemat wodny Wisły z systematem Niemna.

Wobec nawiązania dyplomatycznych stosunków pomiędzy Kownem i Warszawą, wobec wprowadzenia ruchu granicznego w regionach północno-wschodnich, tereny jezior augustowskich, staną się dominującym punktem zjazdu turystów z Polski i Litwy.

W tych nowych warunkach możliwości turystycznych, tereny te powinniśmy natychmiast „uzbroić".

W Oficerskim Yacht Klubie — nad wodami jezior augustowskich obradowała polsko-litewska komisja ustalająca warunki komunikacyjne pomiędzy obu Państwami. Delegaci litewscy przyjechali z Kowna, przez Suwałki szosą, której stan budzi poważne zastrzeżenia. Lecz teraz, jak nam wiadomo, odpowiednie czynniki podjęły pracę nad doprowadzeniem stanu i sieci dróg do wymogów i potrzeb aktualnych.



Oficerski Yacht Klub w Augustowie

Szosa, której odcinek łatwy jest do przebycia tak z Kowna jak i z Warszawy, do jezior augustowskich, stanie się silną więzią turystyczną łączącą dwa kraje Litwę i Polskę.

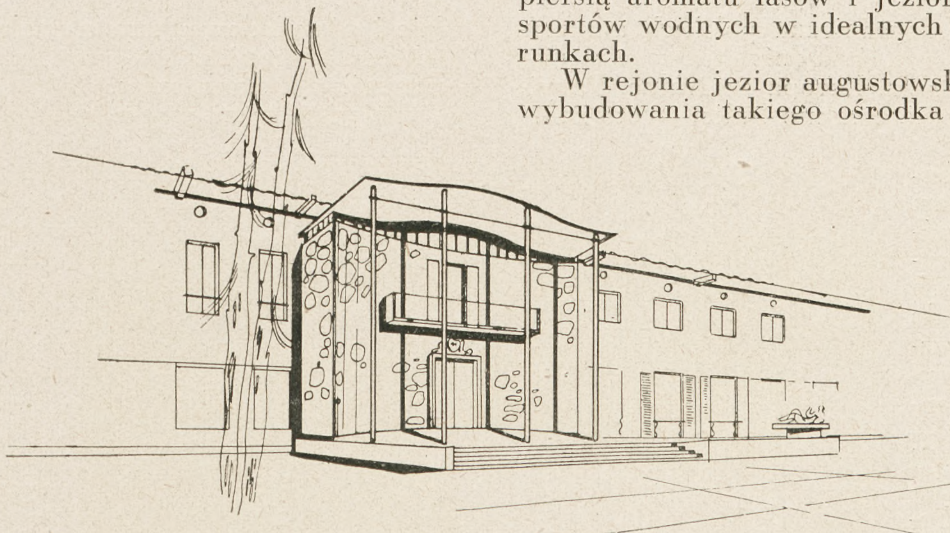
I tu powinniśmy sobie, w myśl planowego „uzbrojenia“ naszego przygranicza, pomyśleć o zasadniczej konieczności przystosowania wspomnianych terenów do potrzeb turystyki, budując drogi, hotele, pensjonaty — domy turystyczne przystosowane do współczesnych wymagań.

Gmach O. Y. K. będzie miał godnego towarzysza w hotelu nad jeziorem Necko, którego budowa i rozwój mają dla turystyki wielkie znaczenie.

Dzięki bowiem inicjatywie p. min. Bobkowskiego powstaje hotel, wyposażony w komplet urządzeń dla celów turystyki i sportu wodnego we wszelkich formach, obejmujący kąpielisko, solaria, hangary i hale sportowe, hotel z restauracją, tereny sportowe, tereny campingowe i t. p.

Koszt budowy—około 225.000 złp. stokrotnie się opłaci, jeśli wziąć pod uwagę, że około 200 turystów znajdzie odpowiednie warunki dla wypoczynku, wchłaniania pełną piersią aromatu lasów i jezior, uprawiania sportów wodnych w idealnych ku temu warunkach.

W rejonie jezior augustowskich potrzeba wybudowania takiego ośrodka była sprawą paląca, a wobec ostatnich zdarzeń — stała się kwestją aktualną i konieczną.



Hotel turystyczny w Augustowie (w budowie).

Tysiączne rzesze turystów litewskich i polskich będą miały możność całkowitego wykorzystania tej przepięknej okolicy, dzięki godnej podkreślenia inicjatywie, gdyż dotychczas na przeszkodzie stał zupełny brak tego rodzaju pomieszczeń i urządzeń turystycznych.

Widzimy więc, że nasze przygranicze, będąc terenem turystyki zostanie niebawem przystosowane do skierowania rzesz turystów w piękne rejony, a powaga naszego państwa nie ucierpi, gdy po przekroczeniu granicy Polski — Litwini będą mogli należycie nas oceniać; a pojezierze suwalsko-augustowskie stanie się „perłą turystyki“ nie tylko ze względu na piękno natury, ale także ze względu na solidność kulturalnych urządzeń turystycznych.



Jezioro Wigry. Fot. H. Poddębski.

Inż. Bohdan Lubiński

SŁOŃCE O PÓŁNOCY

Turystyka zagraniczna polskich automobilistów obejmuje, jak dotychczas dość ciasne pole działania. Europa centralna, Paryż, południe Francji, ostatnio Italia, — oto znormalizowane trasy samochodów ze znakiem P. L. — Nie mówię tu o pionierskich wypadach na Bałkany i do Grecji lub sportowych wyczynach asów montekarlowych; — mam na myśli szarego człowieka z samochodem i bez pieniędzy. (Dlaczego Italia była tak zapchana polskimi autami w roku zeszłym — nie wiem. Złośliwi twierdzą, że spowodu największych możliwości wywozu walut, których jakoby nie mamy!) — A więc znów kochany Wiedeń, znów autostradą do Budapesztu, znów Italia północna, ostatecznie Tyrol i parę przełęczy z plakietami! — Niewątpliwie są to urocze strony, ale przecież Europa jest dość duża, aby poszukać nowych terenów dla turystki samochodowej, terenów o nowym folklorze, nowych widokach i świeżych emocjach dla zblazowanych załóg Polskich Fiatów.



Pojezierze środkowej Finlandii.

Północ! — Kraj białych nocy, zorzy polarnej, fok i reniferów. Nowe wrażenia, nowi ludzie. Pięknie, ciepło (w lipcu przeciętna 17 st. C.), cicho. Soczyste lasy, spokojne fiordy, śpiące jeziora i potężne góry, a nad tym wszystkim — słońce o północy! — Szosy dobre, choć wąskie, kultura, gościnność, uczciwość i — benzyna za półdarmo. Finlandia i Norwegia. Lapończycy, białe niedźwiedzie i góry lodowe; czyste pachnące żywicą hotele i schroniska i — last but not last, — jedzenie dla smakoszów.

Zachęceni tymi superaltywami wybieramy się samochodem na północ. Trasa okrężna wiedzie przez Finlandię, północno - zachodnią Norwegię i na południe via Oslo, Stockholm — do Gdyni.

W przewidywaniu projektowanej wycieczki P. T. K. do Norwegii, podaję poniżej opracowany szlak turystyczny na 3—4 tygodnie w formie jazdy okrężnej dookoła półwyspu Skandynawskiego.

Start z Gdyni statkiem do Helsinek. Samochody zabieramy na statek, bo innej drogi na razie niema. (Może przez Kłajpedę z małą siestą na plaży w Połądze). Z Helsinek, doskonałą szosą przez Hämeelinna, Kangasala, Jämsä, wzdłuż jeziora Päijänne do Jywäskylä (300 km.). — Nocleg. Następnego dnia rano poprzez pojezierze środkowej Finlandii, wprost na północ do Oulu (Uleäborg) — około 340 km. pięknej drogi przez lasy i jeziora. Trzeciego dnia nad północno-wschodnimi brzegami Bałtyku, przez Kemi do Ravaniemi, małej miejscowości położonej ściśle na równoleżniku kręgu polarnego (200 km.). Stąd zaczyna się już kraina polarna, szerokie smutne płaszczyzny, lasy zastygłe w bezwietrzu, renifery i gościnna ludność lapońska.

O północy, słońce wisi nad horyzontem jako jedyna gwiazda białej nocy polarnej. — Jedziemy dalej na północ, przez Sodankylä do Ivalo, nad przepięknym jeziorem Ivari. Stąd telefonujemy do stacji turystycznej nad jeziorem Svanvatn (po stronie norweskiej, stacja telefoniczna Bjrnsund), aby przysłano prom do Salmijärvi po stronie Fińskiej, stąd przeprawiamy się do Langnes. Dalej samochodem do Skillebekk i przez Nordgärd do Kirkenes (435 km.). Drogi dobre; nawet odcinek Swanvatn — Kirkenes, bardzo dobry, choć szosa wąska (2,5 — 3 m.). Po przejechaniu mostu w Tangen widzimy po lewej stro-



Finlandia — Wodospady Imatra


TRASA WYCIECZKI SAMOCHODOWEJ DO FINLANDJI I NORWEGJI ORGANIZOWANEJ PRZEZ P.T. KLUB W LIPCU R. B.
KIRKENES
KVAENANGEN
TROMSÖ
STORSTEINNES
SIGNALNES
NARVIK
BODÖ
RAVANIEMI
OULU
NAMSOS
NORGE
LAVANGER
TRONDHEIM
OSTERSUND
SUNDSVALL
RÖROS
SVERIGE
SUOMI
LILLEHAMMER
OSLO
STOCKHOLM
KARLSTAD
BOTHNIA
GULF
N. Polar Circle



Droga górska północnej Norwegii

nie linię kolejową Syd — Varanger. Jest to najbardziej na północ położona kolej na świecie.

Przejechaliśmy teraz całą Finlandię od południa na północ (ok. 1275 km.) i znajdujemy się prawie pod 70° szer. płn. — Przed nami ocean lodowaty, a dalej biegun! (Dużo dalej, — ale miejmy złudzenia).

Kirkenes jest miastem portowym, 2000 mieszk. i centrum północnych kopalń rudy żelaznej. Stąd odchodzą statki do portów norweskich i stąd, po 1-dniowym odpoczynku, ładujemy auto na okręt i płyniemy na zachód, okrążając przylądek północny (Nordkap), przez Hammerfest (najbardziej na północ wysunięte miasto Europy) — do Tromsö. Jest to rybackie miasteczko nad Balsfiordem i punkt wypadowy statków myśliwskich w tereny polarne. Licząc jeden dzień dodatkowy na nieprzewidziane zatrzymania na szlaku Helsinki — Kirkenes, i dwa dni na objazd statkiem do Tromsö, mamy już za sobą 9 dni podróży, z czego blisko 1300 km. samochodem.

Na północno - wschodnim cyplu Norwegii, o 90 km. od Kirkenes leży port Vardö, z którego budowana jest obecnie szosa na zachód do Hammerfestu. Szosa ta o długości około 370 km. jest już na ukończeniu i nie jest wykluczone, że będzie gotowa w lipcu b. r. Wtedy, zamiast jechać statkiem dookoła północnego wybrzeża Norwegii, można przeprawić się z Kirkenes do Vardö, albo bliższego Vadsö i przez Tanę, Ifjord i Kistrand dotrzeć w jednym dniu do Hammerfestu (z Vardö 370 km., z Vardsö 320 km.). Piękna ta droga nad północnymi fiordami jest najbardziej na północ wysuniętą drogą samochodową i prowadzi mniej więcej wzdłuż 71° szer. półn.

Z Tromsö przeprawiamy się promem przez fiord i jedziemy do Storsteinnes, skąd przez Moen i Lund do Ovjord i promem do portu Narvik (235 km.). Droga wyjątkowo piękna i urozmaicona. Malownicze fiordy, dzikie góry i śpiące, zalesione doliny tworzą niezapomniany obraz. Narvik (10.000 mieszk.) leży nad fiordem na tle panoramy gór i jest portem łączącym południowy terminus szosy polarnej z północnym krańcem magistrali Oslo — Trondheim — Levanger — Mo — Bodö. Między Narvik i Bodö nie ma połączenia lądowego i tu znów musimy załadować auto na statek i przeprawić się morzem (ok. 200 km.), aby z Bodö kontynuować naszą podróż po doskonałych szosach, zrazu wzdłuż zachodnich wybrzeży Norwegii, a potem wprost na południe, do Oslo.

Andalsnes.

Na północ od Storsteinnes (patrz wyżej, trasa Tromsö — Narvik), prowadzi częściowo ukończona droga wzdłuż północno-zachodniego wybrzeża, która połączy Narvik z Hammerfestem bezpośrednio i pozwoli odbyć ten odcinek pięknej trasy nadfiordowej — autem, z ominięciem transportu morskiego. — Jeżeli droga ta będzie całkowicie ukończona do lipca b. r. (wybieramy się w lipcu), to z Hammerfestu pojedziemy na Repponfiord, Alteid, Normannvik, Otern, Storsteinnes, z ominięciem Tromsö (ok. 370 km.). Jest więc możliwość przejechania autem całego szlaku Vardö — Narvik o długości łącznej około 900 km. (z wypadem do Hammerfestu) w 3 — 4 dni z noclegami w Hammerfest, Kvaennangen i w prześlicznym Signalnes (na południo-wschód od Otern) położonym w dolinie o tejże nazwie.



Svolver

Jesteśmy więc w Bodö, syci wrażeń polarnych, mając świeżo w pamięci przepiękne widoki, soczyste lasy i błękitne fiordy. Niezapomniane ciche dnie przeżyte w ciepłym słońcu i kryształowym powietrzu dalekiej północy.

Z Bodö rozpoczyna się nasz szlak na południe, do cywilizacji, zgiełku i tempa życia nowoczesnego. Tylko kultura, czystość i gościnność jest taka sama na południu jak i na dalekiej północy tego uroczego kraju. Opuszczamy Bodö 12 lub 13-go dnia od chwili rozpoczęcia podróży z Gdyni. Przebyliśmy już od Helsinek około 2500 km. z czego samochodem 1330—2300 km. (w zależności od stanu wykończenia dróg na odcinkach Vardö — Hammerfest — Tromsö). Przez Rognan, Krokstrand dojeżdżamy do Mo, skąd po przeprawieniu się promem z Hemnesberget do Elsfjordu dojeżdżamy do Mosjöen wzdłuż rzeki Namsen i jeziora Limingen. Wąskimi drogami górskimi, mijając piękne wodospady, do Grong (333 km.) lub Namsos (355 km.), gdzie nocujemy. Następnego dnia przez Lavanger do Trondheim (z Namsos 200 km.). Na odcinku Bodö Mo, niedaleko Bjellönes, przekraczamy linię kręgu polarnego o 11° na zachód od miejsca gdzieśmy ją przekroczyli tydzień temu jadąc na północ Finlandii.

Od wyjazdu z Helsinek, — Trondheim jest pierwszy większym miastem na naszej północnej trasie. Jest to jedno z najstarszych miast Norwegii, pełne historycznych i architektonicznych pamiątek. Zwiedzamy katedrę z XII w., pałac królewski, który jest największą budowlą drewnianą w Norwegii oraz robimy wypady do Lerfossen i Fieldseater. Po dwóch dniach pożegnanie z fiordami i, doskonałą magistralą jedziemy na Opdal i Dombas do Lillehammer (70 km.). Zwiedzamy wspaniałe zabytki średniowiecznego budownictwa i następnego dnia docie-

ramy do Oslo (195 km.). Po dwudniowym pobycie wyruszamy na wschód, aby via Karlstad, Arboga i Sädertälje dojechać do Stockholmu (560 km.). Dalej statkiem do Gdyni i — do domu.

Wyżej opisaną trasą można skrócić w razie potrzeby, skręcając na wschód z Lavangeru na Östersund, Sundsvall i dalej wzdłuż wschodniego wybrzeża Szwecji do Stockholmu (820 km.), albo z Trondheimu przez Stören, Röros, Hudiksvall, Stockholm (720 km.). W ten sposób trasa samochodowa zmniejszy się o ok. 380 km. skręcając z Lavangeru, lub o ok. 410 km. jeżeli keirujemy się na wschód z Trondheimu.

Kosztorys takiej wycieczki wyglądałby następująco:

Transport jednego samochodu i 3-ch osób Gdynia — Helsinki, przejazdy morskie północne i Stockholm — Gdynia	zł. 650.—
Materiały pędne na 3300 km. .	„ 180.—
Hotele i utrzymanie dla 3-ch osób przez 23 dni	„ 1150.—
Paszporty, wizy, tryptyk	„ 300.—
Nieprzewidziane	„ 120.—
Razem	zł. 2400.—

czyli po zł. 800.— od osoby.

Całkowita podróż z Gdyni do Gdyni zajcie około 23 dni, przy czym kilometraż przejechany samochodem wyniesie od 3225—3975 km. w zależności od alternatyw na odcinku Vardö — Narvik. Do tego należy oczywiście dodać czas i odległość dojazdu do Gdyni i spowrotem.

Obliczenie powyższe nie pretenduje do ścisłości i pownino być uważane za pesymistyczne, którego poszczególne pozycje mogą być wybitnie zmniejszone. W każdym razie można liczyć te zł. 800.— już z dojazdami z Warszawy. Należy pamiętać, że różnica przy 4-ch lub 2-ch osobach nie będzie już taka znaczna zważywszy, że tylko transport samochodu i koszty materiałów pędnych podlegają podziałowi między wszystkich pasażerów. Wydaje mi się, że cyfry powyższe nie są wygórowane, jeżeli weźmiemy pod uwagę kilometraż ogólny i morski, — no i jednak 3 tygodnie spędzone w otoczeniu pięknej przyrody, w doskonałym powietrzu i ciekawym środowisku — to też coś warte! Jeśli ten skromny artykuł zachęci choć paru polskich automobilistów do skierowania swych chłodnic w kierunku dalekiej północy, — to cel będzie osiągnięty, a jestem przekonany, że żałować nie będą. — Słońce o północy czeka...



Inż. Adam Tuszyński

GWARANCJA I OBSŁUGA

Sprawa t. zw. „opieki“ przez firmę nad nabywcą samochodu jest jedną z licznych bolączek polskiego automobilisty.

Przysłowiowe już stały się pretensje i narzekania na firmy samochodowe, które niesumiennie wywiązują się ze swych obowiązków wobec klienta. Prawda i słuszność w tej sprawie, jak wogóle w życiu, leży po środku. Często ma rację nabywca wozu, ale nie można zaprzeczyć, że i pretensje automobilistów nierzadko bywają niesłuszne. Przede wszystkim niezawsze należycie jest wyjaśniana istota fabrycznej gwarancji. Dla zachęcenia reflektanta do kupna przedstawiciele niejednokrotnie czynią mu różne mgliste obietnice, z których niedoświadczony automobilista wyprowadza wniosek, że o ile nie rozbije samochodu — to jego mechanizmy w warunkach normalnej pracy są wprost niezniszczalne. Nie bierze on wobec tego pod uwagę ani złych dróg w Polsce, ani własnej nieumiejętności — czy brutalności i w rezultacie zużycie samochodu lub nawet jego zniszczenie z własnej, często mimo-

wolnej winy, kładzie na karb wad fabrycznych i żąda od przedstawicielstwa reparacji lub nawet remontu w myśl gwarancji.

Tymczasem rzeczywista gwarancja fabryczna jest jednobrzmiąca dla wszystkich marek świata i głosi ona, że **wytwórnia ręczy** na okres ustalony (roczny lub półroczny) **za dobroć materiału i prawidłowy montaż.** Przedwcześnie wobec tego zniszczoną lub uszkodzoną część należy przesłać do fabryki dla laboratoryjnego zbadania.

W razie ustalenia wady materiału fabryka nadeśle część nową. Kosztów wyjęcia starej i założenia nowej, ani tej ewentualnych strat związanych z uszkodzeniem lub unieruchomieniem wozu — fabryka nie ponosi. Na tych samych warunkach wymienia się przedwcześnie zużytą część wskutek wadliwego jej założenia przez wytwórnię w nowym wozie (montażu).

Jak widzimy warunki fabrycznej gwarancji, są ściśle ustalone, mało dla nabywcy hojne i nie podlegają interpretacji ani przez przedstawiciela, ani przez klijenta. Jednakże w praktyce przedstawicielstwa, dążąc do przyciągnięcia klijenta, biorą na siebie więcej i w celach propagandowych czy konkurencji niejednokrotnie prześcigają się w świadczeniach gwarancyjnych i opieki. Dlatego uskuteczniają przez pewien okres czasu różne poprawki, regulacje a nawet drobne remonty, kosztów których wytwórnia bynajmniej im nie zwróci. Do takich świadczeń należą w pierwszej linii periodyczne bezpłatne oględziny samochodu i drobne regulacje w okresie pierwszego np. półrocza. Udział w kosztach tego, jak mówione było wyżej, biorą wytwórnie tylko w wyjątkowych wypadkach.

Ponieważ jednak tego rodzaju wykonanie gwarancji wchodzi raczej w zakres konkurencyjnej polityki, to zdarza się, że przedstawicielstwa bardziej wziętych marek, mając zapewnioną klijentelę, zresztą przeciążone pracą — wykręcają się niekiedy od kosztów tak szeroko pojętej, dodatkowej gwarancji i stąd narzekania nabywców, że wóz dobry, ale przedstawicielstwo nic nie warte. Tymczasem firmy, usiłujące się wybić, starają się konkurować z nimi najdalej idącą opieką.

W rezultacie wytworzył się na polskim rynku chaos w dziedzinie „gwarancji" i opieki i klijenci są zdezorientowani, co im się należy, a co jest tylko grzecznością firmy.

Z drugiej strony ustalenie wszystkich defektów wchodzących w zakres gwarancji jest wprost niemożliwe, tembardziej że istnieje wiele pozycji spornych, gdzie wina może być tak dobrze po stronie wytwórni jak i automobilisty. Jako typowy przykład defektu, gdzie wina wytwórni nie ulega wątpliwości, można przytoczyć „pęknięcie trybu rozrządczego w silniku". Natężenia podczas pracy takiego trybu są niezależne od umiejętnego czy niewłaściwego obchodzenia się kierowcy z silnikiem; jest więc to defekt, wymagający natychmiastowej, bezpłatnej wymiany części uszkodzonej. Do kategorii tego rodzaju defektów można zaliczyć jedne i te same uszkodzenia powtarzające się w szeregu wozów danego modelu, naprz. pękanie ramy w jednem i temsamem miejscu, urywanie wąsa kierowniczego w nowym wozie, urywanie obsady kolumny kierowniczej przy ramie, pękanie jednych i tych samych łożysk kulkowych i t. d. Wogóle praktyka wykazała, że podlegająca gwarancji fabrycznej defekty silnika zdarzają się znacznie rzadziej niż na podwoziu.

Istnieje natomiast szereg defektów wątpliwych, uwzględnienie których jest zależne raczej od dobrej woli fabryki lub przedstawicielstwa. Weźmy naprz. przedwczesne zużycie gładzi cylindrowej. Uszkodzenie to może nastąpić tak dobrze z winy kierowcy jak i wytwórni. Zbyt szybka jazda w okresie pierwszego tysiąca na nieprzytartym silniku, dłuższa jazda w wyciągniętym wskutek zapomnienia guzikiem rozruchowym, powodująca spłukanie oleju wskutek nadmiaru benzyny w mieszance, co się nieraz początkującym automobilistom przytrafia — są to najbardziej częste przyczyny gwałtownego wyrobienia gładzi cylindrowej **z winy kierowcy.**

Muszę w tym miejscu zaznaczyć, że kategorycznie odrzucam wysuwanie jako przyczyny przyspieszonego zużycia gładzi — używanie oleji gatunku nie wskazanego przez firmę.

Między olejami samochdowymi różnych marek są tak minimalne różnice, że nacisk na używanie tego a nie innego oleju jest tylko wynikiem handlowej propagandy poszczególnych rafinerii — dostarczających po

ulgowej cenie swych wyrobów danej wytwórni samochodów.

Trudno natomiast zaprzeczyć, że niejednokrotnie został stwierdzony poprostu zbyt miękki materiał bloku cylindrowego lub niewłaściwe dopasowanie tłoków (nierównomiernie pracująca powierzchnia i t. d.).

Ostateczne rozstrzygnięcie, kto winien, następuje niejednokrotnie w sądzie na zasadzie orzeczenia biegłego, który po zbadaniu drobnych a dla laika niedostrzegalnych szczegółów ustali, czy ma tu miejsce pospolite zatarcie wskutek niedbalstwa kierowcy, czy też niedopuszczalna miękość materiału.

W tym miejscu należałoby podkreślić pożyteczność instytucji biegłych samochodowych, którzy mogliby odgrywać niejednokrotnie rolę sędziów polubownych, bez uciekania się stron do Sądów koronnych, co z reguły jest związane ze znacznymi kosztami i przewlekłym procesem. Dalszym etapem stosunku pomiędzy przedstawicielem a nabywcą jest t. zw. **obsługa.** Nie ma ona nic wspólnego z gwarancją fabryczną i polega na zapewnieniu klijentowi części zamiennych oraz warsztatu reparacyjnego, **wyspecjalizowanego w danej marce.** Niestety, warunki te bardzo często nie są przez firmę zachowywane.

Jeśli idzie o części zamienne, to można kategorycznie stwierdzić, że znaczna część przedstawicielstw nie posiada dostatecznego ich asortymentu. Pokazuje się zwykle klijentom kilka półek z niewielką ilością najniezbędniejszych części, które najwięcej idą jako ulegające normalnemu zużyciu. Do tych należą w pierwszej linii tłoki, pierścienie, pancerki, nieco sworzni różnych, parę półosiek, wyjątkowo jedna przednia oś, jeszcze parę części i już... Tymczasem ilość części zamiennych, które mogą okazać się potrzebne jest bardzo wielka.

W imię sprawiedliwości trzeba jednak przyznać, że przedstawiciel nie jest w stanie ani przewidzieć ani posiadać większego asortymentu części zamiennych, ponieważ wymaga to zamrożenia większego kapitału, który w razie okazania się niektórych części zbytecznemi oraz wskutek zmian modelu — poprostu dewaluuje się. Autor zna firmę, w której remanent niewykorzystanych części zamiennych sięga kilku setek tysięcy złotych. Remanent ten przedstawia obecnie wartość już tylko łomu. Dlatego trudno się dziwić przedstawicielstwom, że nie są w stanie zapewnić klijentowi wszystkich części i trzeba godzić się z ich zapewnieniem że brakująca część będzie sprowadzona pocztą lotniczą. Jednak łącznie z korespondencją i formalnościami celnymi taki transport błyskawiczny trwa zwykle parę tygodni, o ile nadomiar takiej części nie trzeba sprowadzać naprz. z Ameryki. Dlatego, gdy sprawa oprze się o części zamienne, niewątpliwie najbardziej przysięgły zwolennik zagranicznego samochodu — musi odczuwać tęsknotę do produkcji krajowej. Następną bolączką obsługi jest brak wyspecjalizowanego warsztatu. Istnieje szereg przedstawicielstw, którym wobec małych obrotów, poprostu nie kalkuluje się prowadzenie własnego warsztatu. Firmy te wchodzą w porozumienie z jednym z uniwersalnych warsztatów i do niego skierowują swego klijenta.

W rezultacie wóz jest remontowany przez montera niewyspecjalizowanego w danej marce, nie posiadającego odpowiednich narzędzi do szybkiego demontażu tej marki. Remont wskutek tego zajmuje więcej czasu, niewyspecjalizowany monter musi błądzić poomacku, popełnia omyłki, przez co reparacja jest wykonana i kosztownie i niezawsze należycie, a w razie reklamacji firma zwala winę na warsztat.

Mówiliśmy dotychczas o obsłudze na miejscu, t. j. w mieście przedstawicielstwa. Na prowincji, w drodze sytuacja staje się zwykle beznadziejna. Nieliczne tylko firmy posiadają rzeczywiście zorganizowaną sieć stacji obsługi i z tym wszyscy kandydaci na automobilistów winni się liczyć.

Doświadczony automobilista od biedy da sobie radę, bo nawet w zwykłym warsztacie mechanicznym potrafi wytłomaczyć, co zrobić należy, ale tacy stanowią 10% naszej elity samochodowej; laik jest zato zdany zupełnie na los szczęścia i własne siły.

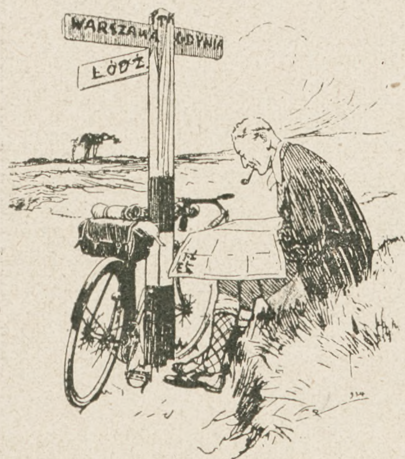
Na pociechę należy zaznaczyć, że Polski Związek Rzemieślników Chrześcijan zwrócił się niedawno do Polskiego Touring Klubu o pomoc w przekształceniu dużej ilości warsztatów mechanicznych w całej Polsce na stacje obsługi i warsztaty remontowe.

Pozostaje oczekiwać jaknajrychlejszego urzeczywistnienia tego zbawiennego dla naszej motoryzacji projektu.

MAPA STANU DRÓG R. P. NA 1938-9 r.

Wydawnictwo Polskiego Touring Klubu

Mapa stanu dróg, wydawnictwo Polskiego Touring Klubu już się ukazała i jest do nabycia we wszystkich księgarniach, wywołując prawdziwe zainteresowanie wśród sfer samochodowych, zarówno swym wyglądem, jak i bogatą treścią aneksu dołączonego do mapy.



Do mapy tegorocznej dołączony jest aneks, obejmujący 7 arkuszy druku (112 stron) o bardzo ważnej dla każdego automobilisty i bogatej treści. W aneksie tym znajdą miłośnicy turystyki taką naprz. nowość jak główne szlaki z Warszawy do Poznania, Gdyni, Lwowa, Krakowa, Wilna, opracowane z wyliczeniem potrzebnego czasu, by przy szybkości średniej 45 wzgl. 60 klm. pokonać daną przestrzeń.

Wybierający się w podróż raidzista, czy amator, może zgóry określić właściwe postoje, miejsca pobierania benzyny i nieustannie kontrolować, czy trzyma się średniej szybkości, która wyznaczona została przez regulamin, lub też ustalona przez samego kierowcę. Na brzegu tras pomieszczone są oznaczenia w dwu kierunkach, tak, iż można mapę przekręcić o 180 stopni; widzimy tam wszystkie ważniejsze skrzyżowania, kilometraż między miastami i kilometraż zesumowany oraz czas trwania podróży. Wyjeżdżając z miejsca startu, trzeba tylko zegarek w samochodzie, lub zegarek kieszonkowy nastawić na godzinę 00, by każdej chwili z mapy odczytać miejsce pobytu.

Inną nowością w tegorocznym aneksie, są zamieszczone mapy Polski z oznaczeniem miast w których znajdują się stacje obsługi Polskiego Fiata, Towarzystwa Lilpop Rau i Loewenstein, punktów sprzedaży paliwa „Es" (V. O. C.) i stacji „Drago". Podróżujący automobilista może każdej chwili sprawdzić, gdzie będzie mógł zasięgnąć rady i pomocy warsztatów mechanicznych, wzgl. gdzie znajdzie odpowiednie dla siebie paliwo.

Inną nowością jest wprowadzenie aż 62 planów miast Polski z trasami przejazdowymi i oznaczeniem najważniejszych dla automobolisty punktów, a więc: warsztatów naprawczych, Urzędu Pocztowego, Policji itd. Wykaz odległości pomiędzy miastami w Polsce i odległości Warszawy do stolic europejskich, wreszcie spis wszystkich miast zamieszczonych na mapie, zamyka całość tego bogatego wydawnictwa. Mapa tegoroczna, pomimo zwiększenia objętości broszury i mimo wykonania na pergaminowym papierze metodą ofsetową, zamiast dotychczasowej litograficznej, kosztuje tyleż, co w roku ubiegłym, t. j. zł. 4.50 za egzemplarz.



Pierwszy podmuch wiosny na łąkach podwarszawskich



KONKURS

DOKĄD WYJECHAĆ AUTEM NA WEEKEND?

Zbliża się sezon turystyki samochodowej. Automobilista warszawski jest w kłopocie: dokąd wyjechać ze stolicy na niedzielę lub święto?



Podzielmy się zdobytym doświadczeniem, wskażmy innym te miejsca gdzie przyjemnie i wygodnie spędziliśmy nasz weekend.

Okolice Warszawy w promieniu 80 klm. napewno dostarczą wielu różnorodnych możliwości interesującego i wygodnego wypoczynku weekendowego.

Nie chodzi o wyszukiwanie miejscowości wybitnych, lecz o wskazanie tych zakątków w okolicach Warszawy, które mogą dać turyście maksimum wygód i zaspokoić jego głód wrażeń.

Wskazana przez uczestników naszego konkursu miejscowość winna znajdować się w promieniu 80 klm. od Warszawy i posiadać względnie łatwy dojazd autem.

Może ona nadawać się równie na pobyt jedno czy dwudniowy, jak też wyłącznie na camping, a więc równie zdobyć można nagrodę przez wskazanie miejscowości zabytkowych jak i malowniczo położonej polany leśnej.

W odpowiedziach należy w kilku słowach podać cechy ogólne wskazywanej miejscowości, które, zdaniem zgłaszającego, winny zainteresować turystę, oraz wskazać trasę przejazdu autem z Warszawy.

W miarę możności pożądane byłoby nadesłanie fragmentów fotograficznych.

Za wskazanie miejscowości najbardziej nadających się na wycieczki weekendowe, Redakcja Touringu przeznacza szereg nagród.

Trzy pierwsze nagrody zostaną przyznane tym uczestnikom, którzy wskażą najbardziej odpowiednie miejscowości, których walory turystyczne i malowniczość położenia zostaną przez Jury konkursu uznane za największe.

Pozostałe nagrody zostaną rozlosowane pomiędzy uczestników konkursu.

Nagrody zostały wyznaczone następujące:

Nagroda firmy „Polski Fiat" — pamiątkowy talerz srebrny;

Nagroda firmy Lilpop, Rau i Loewenstein — koszyk weekendowy;

Nagroda Polskiego Touring Klubu — szkatuła oryginalnych perfum francuskich — 4 flakony.

Pozatym szereg cennych nagród, jak flakony perfum francuskich, książki, utensylia podróżne i t. p.

Pierwsze nagrody zostaną przyznane osobom, które wskażą miejscowości najbardziej odpowiadające warunkom konkursu. W razie podania przez kilku uczestników jednej i tej samej miejscowości, nagroda zostanie przyznana osobie, która wcześniej nadeśle odpowiedź.

Do odpowiedzi należy załączyć w zamkniętej kopercie wypełniony kupon, zamieszczony na str. 28.

Można nadsyłać dowolną ilość odpowiedzi, jednakże do każdej odpowiedzi należy dołączać oddzielny kupon.

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa dnia 31 maja 1938 r.





Kazimierz Podhorski—Okołów
Inż. dypl.

Kauczuk naturalny i syntentyczny

Kauczuk, a właściwie jego produkt, guma, znalazła tak szerokie zastosowanie w konstrukcjach samochodowych, iż obecnie nie można sobie wyobrazić ani rozwoju motoryzacji, ani nawet normalnego używania taboru samochodowego bez zabezpieczenia się w wielkie zapasy kauczuku lub też bez stałego wytwarzania go sposobem naturalnym albo sztucznym.

Wytwarzanie sztucznego kauczuku przy pomocy syntezy chemicznej przybiera coraz bardziej na znaczeniu, uniezależnia bowiem dany kraj od importu surowca, którym rozporządza zamknięta grupa przemysłowa. W ten sposób unika się również szkodliwych skutków spekulacji, która w handlu kauczukiem nierzadko przybiera wprost niesamowite rozmiary.

Nie dość na tem! Technika obecnej doby jest w stanie wytworzyć surowiec zastępczy o własnościach znacznie wyższych od kauczuku naturalnego.

Stosowanie gumy jako materiału niezbędnego w konstrukcji samochodów datuje się od początku historii motoryzacji; wypuszczenie zaś w końcu XIX-go stulecia przez Dunlop'a i Braci Michelin pierwszych, nadających się do użytku opon pneumatycznych, było jednym z bardzo ważnych czynników, sprzyjających rozwojowi młodego jeszcze wówczas automobilizmu.

W nowoczesnym samochodzie średniej wielkości ciężar części gumowych stanowi mniejwięcej 8—12% ciężaru własnego wozu. Gros zapotrzebowania gumy idzie naturalnie na wyrób pneumatyków. Prócz nich jednak używa się obecnie gumy do wyrobu: zegarów, amortyzatorów, piast kołowych, podniesienia silników, zderzaków, sprzęgieł, trans-



Młoda plantacja kauczuku.

misji, uszczelnień, części instalacji elektrycznej i przeróżnych akcesorji.

O ile chodzi o ogumienie kół, to żaden z przeróżnych wynalazków nie zdołał jak dotąd zastąpić pneumatyków lub też wyłączyć gumę z uzbrojenia kół samochodowych.

Z wyżej podanych względów stał się kauczuk z punktu widzenia gospodarczego i wojskowego surowcem niezbędnym.

Ubiegają się oń wszystkie kraje.

Do niedawna jeszcze podstawowym i jedynym surowcem do fabrykacji kauczuku i gumy był t. zw. „latex" mleczko otrzymywane ze specjalnego rodzaju drzew podzwrotnikowych.

Francuski podróżnik Charles Marie de la Condamine odkrył w roku 1735 w dziewiczych lasach nad Amazonką drzewa, z kory których po jej nacięciu wypływało mleczko, posiadające po zastygnięciu zadziwiające, nie znane dotąd w naturze własności elastyczne.



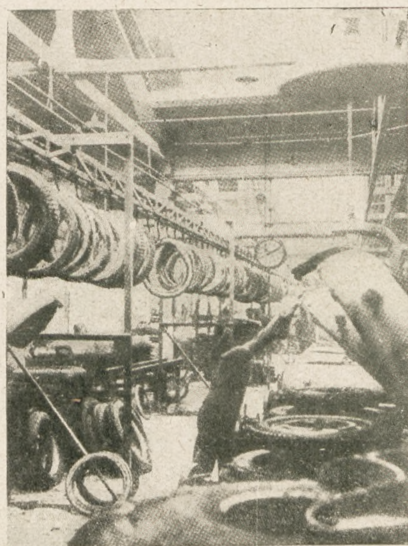
Fabrykacja gumy syntetycznej.

Mleczko to służyło tubylcom do wyrobu obuwia i różnych przedmiotów codziennego użytku.

Nowoodkryty produkt nazwano kauczukiem od słów miejscowego narzecza „caa" — drzewo i „ocku" — łzy. Sok kauczukowy niektórych drzew rosnących w stanie dzikim (t. zw. „latex") otrzymuje się w lasach Brazylii, Peru i Boliwii.

Kauczuk nie znalazł swego czasu szerszego zastosowania, wyroby bowiem z zastygniętego „ratex'u" rozpuszczanego eterem lub benzyną były lepkie i bardzo nietrwałe.

W roku 1770 Priestley' odkrył własności masy kauczukowej usuwania z papieru śladów ołówka, a w końcu osiemnastego wieku jeden z fakrykantów w Manchestrze zaczął wyrabiać materiały nieprzemakalne zlepiając przy pomocy roztworu kauczuku dwie tkaniny.



Fabrykacja opon.

Szerokie jednak zastosowanie kauczuku datuje się dopiero od roku 1838, kiedy to Goodyear w Ameryce odkrył, iż z mieszaniny kauczuku z siarką (3—10%) nagrzewanej odpowiednio można otrzymać wyroby nie lepkie i bardzo elastyczne. Prawie jednocześnie T. Hancoch ugniatając ciasto kauczokowe walcami otrzymał plastyczną masę dającą się dowolnie kształtować w formach.

Te dwa odkrycia są do dziś podstawami nowoczesnej fabrykacji kauczuku naturalnego.

Po wprowadzeniu w życie udoskonaleń Goodyear'a i Hancocha zapotrzebowanie surowego kauczuku zaczęło wprost nieprawdopodobnie wzrastać, co było przyczyną powstania przemysłowej jego produkcji.

Zaczęto więc przemyśliwać o założeniu sztucznych plantacyj. Mimo zakazu wywozu z Brazylii nasion „herea" Anglik H. A.

Wickham potrafił uzbierać i w roku 1876 przenieść do Angli 70.000 sztuk nasion „herea brasiliensis“. Z nasion tych wyhodowano w ogrodzie botanicznym w Kew pod Londynem kilka tysięcy sadzonek, które po tym przeflancowano do Indji Wschodnich. „The seeds from Kew“ (nasiona z Kew) weszły do historii i stały się podstawą angielskich i holenderskich plantacji drzew kauczukowych w południowo-wschodniej Azji, na Jawie i na Ceylonie.

Szybko punkt ciężkości produkcji surowego kauczuku przeniósł się do rejonów azjatyckich, t. j. na Malaje, Cejlon i do Indji Holenderskich, produkcja zaś brazylijska została odsunięta na plan ostatni. W roku 1906 zaledwie 1% światowej produkcji kauczuku pochodził z plantacyj azjatyckich, a tymczasem w roku 1934 — 99% surowca pochodziło stamtąd. Produkcja surowego kauczuku znajduje się w rękach holenderskich i angielskich. W celu utrzymania poziomu cen producenci w roku 1934 zawarli międzynarodowe a właściwie angielsko-holenderskie porozumienie ograniczające produkcję kauczuku (The Rubber Restriction Agreement).

Porozumienie kauczukowe należy zaliczyć do wielu paradoksów światowej gospodarki obecnej doby. Podczas bowiem gdy, zapotrzebowanie kauczuku wobec stałego rozwoju motoryzacji wzrasta, ogranicza się jego naturalną produkcję w celu utrzymania cen na wysokim poziomie, a tym czasem większość państw europejskich ze względów dewizowych ogranicza wwóz taniego naturalnego kauczuku, starając się jednocześnie z bardzo znacznymi nakładami stworzyć własną produkcję kauczuku syntetycznego.

„Latex“ — zawiera około 27—40% kauczuku w formie bardzo drobnych mleczek podobnych do mleczek tłuszczu w mleku niezbieranym. Kauczuk jest węglowodorem o bardzo skomplikowanej i niedokładnie jeszcze znanej chemicznej budowie cząsteczek.

Wagowo zawiera on 89% węgla i 11% wodoru. Zadaniem więc chemików było otrzymanie takiego połączenia węgla z wodorem, któreby zarówno pod względem procentowej zawartości jak i wewnętrznej budowy odpowiadało cząsteczkom naturalnego kauczuku.

Chemicy niemieccy stwierdzili, iż budowa cząsteczek węglowodorowego gazu zw. Butadieu jest bardzo zbliżoną do oddzielnych cząsteczek gazu w chemii zwanego „Izoprenem“, który jest zasadniczym składnikiem naturalnego kauczuku.

Przemysłowo otrzymuje się „butadieu“ z acetylenu. Cząsteczki butadienu należy jednak odpowiednio ze sobą powiązać, aby otrzymać mleczko o właściwościach zbliżonych do kauczuku.

Dokonać można tego przy pomocy ciepła lub ciśnienia. W zależności od przebiegu procesu skraplania i przetwarzania w masę plastyczną otrzymać można kauczuk syntetyczny o rozmaitych własnościach.

Początki wyrobu kauczuku syntetycznego datują się od czasów wojny światowej. Wtedy to udało się w Niemczech w fabrykach Eberfelder Farbwerke w Leverhuten wyprodukować po raz pierwszy około 250.000 kg. kauczuku syntetycznego, posiadającego wprawdzie podobne właściwości do kauczuku naturalnego, nadającego się jednak wyłącznie do produkcji twardej gumy. Obecnie kauczuk syntetyczny produkuje się prawie we wszystkich większych państwach Europy. W Rosji produkują go z ropy naftowej, alkoholu etylowego i acetylenu, w Italii przed kilku laty utworzono przedsiębiorstwo p. f. „Włoska spółka produkcji kauczuku syntetycznego“, w Czechosłowacji podjęto fabrykację ze spirytusu, mając również na względzie pośrednie znalezienie zbytu dla istniejącego przemysłu cukrowniczego i spirytusowego. W Niemczech zaś opanowano produkcję syntetycznego kauczuku do tego stopnia, iż 6 fabryk opon samochodowych wyrabia opony z tego surowca zw. Buna, a mianowicie: Continental, Deha, Deutche Dunlop Co, Gummi-Wrcke Fulda, Metzeler i Harburger Gummi-Werke.

Ufundowanie chorągwi dla Batalionu Pancernego
stacjonowanego w Warszawie



pplk. Andrzej Meyer.

Piękna inicjatywa Polskiego Turing Klubu ufundowanie chorągwi dla Batalionu Pancernego stanowi jeszcze jeden dowód ścisłej łączności pomiędzy Armią a Społeczeństwem.—

Meyer
30/III 1938.

Inicjatywa Polskiego Touring Klubu spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem ze strony członków Polskiego Touring Klubu. Składki na ufundowanie chorągwi napływają stale — to też w niedługim czasie inicjatywa P. T. Klubu zostanie zrealizowana.

Członkowie, którzy jeszcze nie spełnili obowiązku wpłacenia składki, winni się pośpieszyć, aby nazwisk ich nie zbrakło na długiej liście ofiarodawców.

Całkowitą listę ofiarodawców zamieścimy w numerze majowym Touringu.

Zebranie w sprawie ufundowania chorągwi dla Batalionu Pancernego stacjonowanego w Warszawie

W dniu 30 marca odbyło się w lokalu Polskiego Touring Klubu wspólne zebranie Dowództwa Batalionu z władzami Polskiego Touring Klubu, na którym ustalono szczegóły techniczne, dotyczące wręczenia chorągwi dla Batalionu Pancernego.



(Od lewej) Pp. Jerzy Dodacki, Witold Pajewski, Józef Michalikowski, min. Ferdynand Świtalski Prezes P. T. K., mjr. Witold Stankiewicz, pplk. Andrzej Meyer, Dyr. Aleksander Kleiber, dyr. Aleksander Grochowski, dyr. Aleksander Wygard, red. Stanisław Misiakowski, kpt. Wiesław Kossowski, mgr. Henryk Giełdziński, inż. Eugeniusz Porębski.

„W MOTORYZACJI — SIŁA POLSKI"

II RAID KRAJOZNAWCZY PO POLSCE

Kalendarz imprez Polskiego Touring Klubu przewiduje m. in. raid samochodowy pod powyższym tytułem, w dniach 4—5—6 czerwca r. b.

Niedługo przyjdzie pora szykować wozy do tej najliczniej obsadzanej imprezy w roku.

Najliczniej obsadzana — to określenie, które powinno się sprawdzić w sezonie, w którym wysiłkiem zbiorowym społeczeństwa długie szeregi nowych samochodów opuściły magazyny, składy, fabryki i montownie.

W roku ubiegłym Raid Krajoznawczy po Polsce, zgromadził na starcie przeszło pięćdziesięciu zawodników. Protektorat nad Raidem łaskawie objęli p. Prezes Rady Ministrów, gen. dyw. Dr. Felicjan Sławoj-Składkowski i płk. dypl. min. Juliusz Ulrych.

Raid tegoroczny, powinien na starcie zgromadzić podwójną ilość wozów.

Zawodnicy zostali podzieleni na trzy grupy. Grupa pierwsza — po przejechaniu conajmniej 300 km., przy szybkości minimalnej 30 km/g. i zameldowaniu się na jednej z met regionalnych lub na mecie głównej w Warszawie — otrzymuje plakietę brązową.

Grupa druga — po przejechaniu conajmniej 1.000 km. i zameldowaniu się na dwuch metach regionalnych i na mecie głównej — otrzymuje plakietę srebrną.

Grupa trzecia — po odwiedzeniu 4-ch met regionalnych i przybyciu na metę główną — otrzymuje plakietę złotą.

W klasyfikacji ogólnej dla trzech pierwszych zawodników ustalono nagrody regulaminowe i tytuły: „Zdobywca I, II, III, miejsca w II Raidzie Krajoznawczym po Polsce".

Nagrody wojewódzkie, lokalne i specjalne, zostaną przyznane na podstawie własnych regulaminów.

Czynnik krajoznawczy, ważny w obliczeniach do klasyfikacji — ujmuje regulamin tegoroczny podobnie jak poprzednio. Za odwiedzenie miast (z pobraniem meldunków) powiatowych, wojewódzkich i m. Gdyni, zawodnicy otrzymują punkty dodatnie.

Obsada wozów jest punktowana. Bardzo ciekawie ujęte jest punktowanie za regularność jazdy. Za uzyskanie regularności pomiędzy najszybszym a najwolniejszym etapem w granicach od 1—4 km. uzyskuje się od 1—4 punktów dodatnich.

Czas jazdy jest ograniczony. Regulamin przewiduje obowiązkowe postoje tak, że na jazdę rzeczywistą zawodnicy mają maksymalnie 40 godzin, z tolerancją w wysokości 2½% dla zneutralizowania różnic w czasach na zegarach w różnych miejscowościach.

Współczynnik szybkości regulamin ustala następująco:

Dla klasy do 1,100 ccm. — 40 km/g.
Dla klasy do 2,000 ccm. — 44 km/g.
Dla kl. ponad 2.000 ccm. — 49 km/g.

Za uzyskanie tej szybkości, zawodnik otrzymuje 100 punktów dodatnich.

Za każdy nadrobiony km. szybkości ponad powyższą normę, zawodnik otrzymuje 2 punkty dodatnie. Najwyższa jednak punktowana przeciętna wynosi:

Dla klasy do 1,100 ccm. — 45 km/g.
Dla klasy do 2,000 ccm. — 53 km/g.
Dla kl. ponad 2,000 ccm. — 60 km/g.

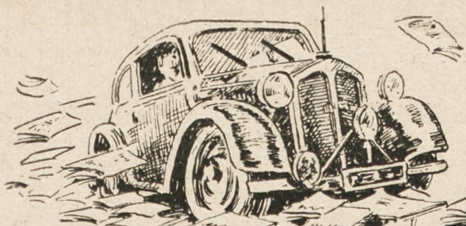
Mety są następujące: Warszawa — główna, Kraków, Katowice, Poznań i Gdynia — regionalne. Start — z dowolnego miejsca w Polsce.

Jak widzimy, regulamin ten jest prosty i ciekawy a wolny wybór trasy pozwala zawodnikowi na odbycie drogi najbardziej odpowiadającej jego możliwościom sportowym i wymaganiom turystycznym.

Zapraszamy do udziału w tym raidzie nie tylko „asów" samochodowych ale i liczne rzesze młodych automobilistów nie wyłączając pań, które w tym typie raidu mogą z powodzeniem konkurować z płcią brzydką.



Szosa nad Wisłą



Kronika krajowa i zagraniczna.

ŚWIATOWY RYNEK SAMOCHODOWY W 1937 R.

Rok 1937 przyniósł rekordowe rezultaty w światowej produkcji samochodów. W tym roku po raz pierwszy została przekroczona produkcja z 1929 r., a więc z przed kryzysu. Jak wiadomo rok 1929 był ostatnim o wielkim nasileniu produkcji, później produkcja samochodów zmniejszała się stale, aż do 1932 roku, poczem nastąpił wzrost produkcji, lecz dopiero w 1937 r. produkcja światowa przekroczyła stan z 1929 r.

W 1937 r. produkcja światowa pojazdów motorowych wyniosła 6.340.000 wozów, t. j. o 30.000 wozów więcej niż w 1929 r., a o 4.360.000 wozów więcej niż w roku 1932 (rok w którym kryzys osiągnął swe najwyższe nasilenie).

Jednak nie wszystkie państwa dominujące w produkcji samochodów zdołały osiągnąć poziom produkcji z 1929 r.

W wyścigu motoryzacyjnym pierwsze miejsce zajmują Stany Zjednoczone z produkcją w 1937 r. 4.810.000 wozów, co wynosi 76% produkcji światowej, jednak w 1937 roku wyprodukowano w Stanach o 500.000 wozów mniej niż w 1929, w którym to roku produkcja Stanów wynosiła 85% produkcji światowej. Jedyne państwa, które przekroczyły już stan produkcji z 1929 r. to — Anglia, Niemcy i Rosja.

Produkcja w 1937 r. wynosiła

Państwa	wozów turystycznych	hadlowych	razem	wzrost w stosunku do 1936 w %
	w 1000 jednostek			
Stany Zjednoczone	3.916	894	4810	8,0%
Anglia	389,7	118,1	507,8	10,2%
Niemcy	264,4	62,1	326,5	8,3%
Kanada	155,0	50,0	205,0	26,3%
Francja	178,0	22,0	200,0	—1,5%
Rosja	18,0	182,0	200,0	46,4%
Italia	43,0	14,0	57,0	18,7%

Podaliśmy zestawienie produkcji samochodów w 7-miu państwach produkujących łącznie 99,5% produkcji światowej. Pozostałe państwa w produkcji nie odgrywają żadnej roli.

Jedynie we Francji produkcja samochodów w porównaniu do roku 1936 spadła o 1,5%.

Ciekawy jest wzrost produkcji samochodów w tych krajach w porównaniu do roku 1932, gdyż wskazuje on na szybkość poprawy stosunków gospodarczych w wymienionych krajach od momentu największego nasilenia kryzysu.

Tak więc, w porównaniu do 1932 r. **produkcja światowa samochodów wzrosła o 220%**

w Stanach Zjednoczonych . . .	„ 254%
we Francji	„ 17%
w Anglii	„ 100%
w Niemczech	„ 590%
w Kanadzie	„ 187%
w Italii	„ 97%

Ogólna tendencja w produkcji w 1937 roku szła w kierunku zwiększenia przede wszystkim wozów ciężarowych. Tendencja ta uwidoczniła się na przykładzie największego eksportera wozów — Stanów Zjednoczonych. W 1937 r. Stany pokryły 66% produkcji światowej ciężarówek, a 80% produkcji wozów turystycznych.

Rozwój produkcji wozów w Rosji był skierowany wybitnie w kierunku ciężarówek, 90% bowiem produkcji w 1937 r. w Rosji — to wozy ciężarowe. Wozy turystyczne, które zajmują tak wydatne miejsce w produkcji innych krajów, w Rosji odgrywają stosunkowo mizerną rolę.

BĘDZIEMY BUDOWAĆ DROGI SAMOCHODOWE Z WILNA W KIERUNKU LITWY.

Z chwilą podjęcia normalnych stosunków sąsiedzkich z Litwą, rozpoczęto pracę nad doprowadzeniem do należytego stanu komunikacji kolejowej i pocztowej. Badane są obecnie możliwości jak najszybszego wypełnienia braków, powstałych na skutek 20-letniej przerwy, w połączeniach kolejowych, telefonicznych, telegraficznych.

Poruszono także sprawę połączeń drogowych. Czynniki miarodajne badają obecnie sprawę połączeń dróg kołowych między Polską i Litwą, ze specjalnym uwzględnieniem połączeń na Kowno.

Istnieje projekt ułożenia nowoczesnej nawierzchni ulepszonej (kostka kamienna, asfalt lub beton) *na wszystkich traktach wiodących z Wilna w kierunku Litwy.*

Nowoczesna, trwała nawierzchnia ułożona byłaby od Wilna aż do samej granicy litewskiej.

W chwili obecnej odbywają się w tej sprawie w Wilnie konferencje przedstawicieli władz centralnych z miejscowymi władzami dróg kołowych.

* * *

W związku z zamierzonymi projektami podajemy niżej, jakie istnieją obecnie trakty z Polski w kierunku Litwy.

Najbliższa droga z Wilna do Kowna wiedzie przez rozgałęzienie szos w pobliżu Ludwinowa (skrzyżowanie o 9 km. na południo-zachód od Wilna z traktem na Warszawę) stąd 16 km. traktu gruntowego do Rykontów i dalej 10 km. traktu gruntowego do granicy. Odcinek skrzyżowanie pod Ludwinowem — Rykonty — granica (około 26 km.) *pokryty będzie zapewne asfaltem.* Dalej od granicy trakt ten łączy się z drogą idącą przez Vievis (około 10 km. od granicy), Ziezmariai, Rumsiskis do Kowna.

Odcinek, granica polsko-litewska—Kowno wynosi 75 km., tak, że razem *droga z Wilna do Kowna wynosi 110 km.*

Inne połączenia Wilna z siecią dróg na Litwie to trakt północny z Wilna przez Mejszagołę (28 km.), Jawniuny, przez granicę do litewskiego Sirvintai i dalej do Ukmerge, gdzie wspomniany trakt krzyżuje się z wielką arterią komunikacyjną Królewiec—Kowno—Daugavpils (Łotwa) — Leningrad (względnie południowe odgałęzienie Daugavpils — Witebsk).

Odcinek Wilno — Mejszagoła — granica wynosi około 50 km. i wyłożony będzie w przyszłości zapewne kostką kamienną lub asfaltem. Obecnie z Wilna do Mejszagoły i 8 km. dalej (razem ok. 36 km.), istnieje droga bita — szutrówka, dalej do granicy ok. 14 km. gruntówka.

Odcinek litewski Sirvintal — Ukmerge wynosi 28

Nasza ilustracja tytułowa.

Na okładce, przed bramą wjazdową do pałacu w Wilanowie, stoi wóz „Opel — Olympia", model 1938, zmontowany w Zakładach Lilpop, Rau i Loewenstein.

Doskonały, oszczędny, 1,5 litra, wóz użytkowy.

km., odcinek głównego szlaku Ukmerge — Kowno wynosi 72 km., tak, że tą drogą z Wilna do Kowna jest ok. 150 km.

Trzecie połączenie Wilna z siecią dróg kołowych Litwy to trakt wiodący przez Pikieliszki (23 km.), Podbrzezie, Równopole, Burkiłę, Pustyłki, przez granicę do Giedrojć (lit. Giedraicai). Odcinek Wilno — Równopole (34 km.), posiada nawierzchnię twardą, tłuczniową, odcinek Równopole — granica (ok. 12 km.) — to trakt gruntowy. I ten trakt ulec ma w niedługim czasie przebudowaniu.

Dalej trakt na Pikieliszki — Giedrojcie łączy się na terenie Litwy dwoma traktami (przez Aluntę do Uteny — skrzyżowanie 62 km. lub przez Malesai do Uteny 60 km.) z arterią Kowno — Leningrad.

Z *Warszawy do Kowna* jechać można dwoma drogami: albo przez Łomżę — Augustów — Suwałki — dalej na Szypliszki — Kalwarię (lit.), Mariampol (lit.) — Sosnarę (lit.) do Kowna.

Odcinek z Warzawy przez Suwałki (286 km.) do granicy wynosi około 312 km. Odcinek po stronie litewskiej wynosi około 102 km., tak, że razem tą drogą z Warszawy do Kowna jest ok. 414 km.

Inna droga z Warszawy do Kowna wiedzie przez Białystok — Grodno — Juryzdykę (Ejszyszki) — traktem wileńskim 356 km. — a stąd w lewo 33 km. bocznego traktu bitego (szutrówka) do Oran (granica), tak, że razem na terenie Polski 389 km. Dalej z Oran przez Varenę, Daugai, Alytus, Balbierischis, Pienai, Garleva do Kowna. Na terenie Litwy 116 km. razem tą drogą Warszawa — Kowno ok. 505 km.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES DROGOWY.

Ósmy z kolei Międzynarodowy Kongres Drogowy organizowany pod patronatem stałego międzynarodowego stowarzyszenia drogowego, odbędzie się w Schevenig koło Hagi w Holandii. Obecnie Rząd Holenderski rozesłał już zaproszenia do krajów, które są członkami Międzynarodowego Stowarzyszenia Drogowego. Kongres będzie miał do rozpatrzenia dwa rodzaje zagadnień:

KUPON NA KONKURS
REDAKCJI „TOURINGU"

„Dokąd wyjechać autem na weekend?"

Nazwisko i imię ....

adres ....

miejscowość ....

Data .... Podpis ....

Rozwój budowy dróg bitych i ich konserwacji, oraz przepisy policyjne, regulujące ruch na drogach różnego rodzaju pojazdów.

Informacji w sprawach Kongresu udziela Sekretariat Generalny Międzynarodowego Stowarzyszenia Stałych Kongresów Drogowych w Paryżu — 203, Boulevard St. Germain.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES FEDERACJI KLUBÓW CAMPINGOWYCH.

W dniach od 31 lipca do 15 sierpnia r. b. odbędzie się Międzynarodowy Kongres Samochodowych Klubów Campingowych. Organizację Kongersu prowadzi włoski Touring Club w porozumieniu z samochodowym Klubem Campingowym Piemontu.

Międzynarodowa Federacja Klubów Campingowych organizuje corocznie Kongresy Campingowe, powierzając ich realizację Klubom Krajowym. W roku bieżącym Kongres odbędzie się prawdopodobnie w okolicach Turynu (Italia).

RESZTKI CISOWYCH LASÓW

znajdują się w Czechosłowacji w dwóch miejscach. Gaj złożony ze starych (są i 1000-letnie) i młodych okazów cisa (Taxus baccata) znajduje się na górze Netreb w masywie Sumavy. W Karpatach Wschodnich stanowiska cisa są rozproszone; w każdym razie w pewnych okolicach wschodniej Słowacji i na Rusi Podkarpackiej znaczna część kościołów grecko-

katolickich posiada wiele części zbudowanych z drzewa cisowego (np. cerkiewki koło Wyżnego Świdnika: Staskovce, Velke Bukovce, Chotca, Mergeska, Pstvina). Świadczyłoby to o dużym rozprzestrzenieniu dawniej w Karpatach cisa, który został przez człowieka wytępiony z powodu wyjątkowo twardego drewna.

W Polsce istnieje las cisowy w Kniaźdworze pod Kołomyją (Pokucie, u podnóża Karpat Wschodnich) oraz dwie partie lasu cisowego na Pomorzu w t. zw. Puszczy Darzlubskiej (t. zw. Bory Tucholskie). Pojedyńcze okazy cisa znajdują się rozproszone po całej Polsce, między innymi w Beskidach Zachodnich i Wschodnich.

JEDYNY LAS LIPOWY.

W krajach słowiańskich Europy istnieje w Polsce, w Karpatach Zachodnich. Znajduje się on niedaleko **zdrojowiska Muszyna nad Popradem koło miejscowości Milik.** Mieszane lasy ze znacznym udziałem lipy znajdują się w Polsce również **w województwie wołyńskim.**

STARA KATEDRA KSIĄŻĄT HALICKICH

została w 1937 roku odkryta przy rozkopywaniu ruin pod Haliczem w Krytosie nad Dniestrem. Monumentalność odkrytych ruin, pięcionawowe założenie kościoła w stylu romańskim z XII stulecia, odkryty dokoła obszar warowny—wszystwo to świadczy o potędze i wspaniałości rozmachu ówczesnych władców Ziemi Halickiej. Wykopaliska te wzbudziły wielkie zainteresowanie uczonych ukraińskich i polskich. Po ukończeniu prac wykopaliskowych ruiny katedry książąt halickich staną się niewątpliwie atrakcją turystyczną.



KALENDARZ IMPREZ POLSKIEGO TOURING KLUBU, DELEGATURY OKRĘGOWEJ W POZNANIU NA ROK 1938.

Dn. 3.IV. — Otwarcie sezonu sportowo-turystycznego.

Dn. 30.IV. — II Zjazd Klubowy na Targi Poznańskie.

Dn. 8.V. — Wycieczka do Gołuchowa i Kalisza.

Dn. 24.V. do 19.VI. — Wycieczka autobusowa do Włoch.

Dn. 26 lub 29.V. — Wycieczka do Rydzyny na mecz lekko-atletyczny.

Dn. 12.VI. — Raid Sztafetowy.

Dn. 23—24.VI. — Obchód nocy świętojańskiej w Dalkach.

Dn. 29.VI. — Wręczenie wody morskiej komitetowi obchodu Święta Morza.

W sierpniu lub wrześniu — Wycieczka do Niemiec.

21.VIII. — Ranna impreza sportowa na terenie miasta Poznania.

25.IX. — „Wycieczka po liść jesienny".

24.X. — „Jazda za lisem" i zamknięcie sezonu.

W majowym numerze Touringu, ukaże się kompletny kalendarzyk imprez samochodowych, turystycznych i sportowych, projektowanych przez organizacje i kluby automobilowe w Polsce.

WRĘCZENIE PLAKIETY PAMIĄTKOWEJ PIERWSZEGO TURYSTYCZNEGO RAIDU ZIMOWEGO P. T. K. P. WICEMINISTROWI INŻ. A. BOBKOWSKIEMU.

W dniu 6 kwietnia r. b. p. Wiceminister inż. Aleksander Bobkowski przyjął delegację P. T. Klubu

w osobach pp. Aleksandra Wygarda, Bogdana Rychtera i Stanisława Misiakowskiego, która z ramienia Zarządu Głównego i Sekcji Samochodowej złożyła panu wiceministrowi, jaknajserdeczniejsze podziękowanie za objęcie godności Prezesa Komitetu Honorowego Raidu, oraz za życzliwą opiekę nad tym Raidem i wręczyła Mu plakietę pamiątkową I-go Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K.

Z WALNEGO ZEBRANIA POLSKIEGO TOURING KLUBU W POZNANIU.

W dniu 29 marca b. r. odbyło się w salonach „Adrii" Walne Zebranie Delegatury Poznańskiej Polskiego Touring Klubu.

Obecnych na zebraniu członków klubu powitał Delegat Okręgowy p. Inż. Trampler, poczym jednogłośnie wybrano na przewodniczącego zebrania p. ppułk. Kazimierza Sokołowskiego reprezentującego urząd P. W. i W. F., a na sekretarza poproszono p. adw. Tadeusza Kuligowskiego.

Przewodniczący zebrania udzielił głosu p. Inż. Tramplerowi, który w obszernym sprawozdaniu przedstawił działalność Delegatury Poznańskiej P. T. Klubu. Między innymi sprawozdawca podał do wiadomości bardzo obszerne zestawienie pracy Klubu obejmującej nietylko jego podstawowe zadanie, a mianowicie turystykę samochodową, lecz również i wytężoną akcję w kierunku uporządkowania ruchu na drogach publicznych, oraz współpracę z Władzami Administracyjnymi, w wyniku której ukazały się ostatnio rozporządzenia drogowe o ruchu w mieście Poznaniu.

Polski Touring Klub włożył również dużo pracy w dziedzinie motoryzacji kraju, podkreślając jej znaczenie w każdej swej akcji. Klub dąży do zespolenia szerokich warstw właścicieli samochodów i kładzie największy nacisk na wychowanie polskiego turysty samochodowego.

Jak okazuje się w jednej tylko Delegaturze Poznańskiej Polskiego Touring Klubu zrzeszonych jest 356 członków posiadających 332 samochody, a w samym Poznaniu 183 właścicieli samochodów.

Sekcja Samochodowa P. T. Klubu jest więc na ziemiach zachodnich najliczniejszą organizacją samochodową.

Z inicjatywy Klubu na podstawie dostarczonego przez niego materiału ukazały się we wszystkich urzędach i instytucjach plakaty, na których obrazowo przedstawiono przepisy dotyczące ruchu rowerowego na drogach publicznych.

Śledząc objektywnie rozwój Polskiego Touring Klubu należy stwierdzić, że z każdym rokiem bezsprzecznie Klub postępuje naprzód i dla szeroko pojętego dobra motoryzacji kraju nie wydaje żadnych zakazów członkom swoim brania udziału w imprezach innych klubów, które choćby tylko w programie miały na celu motoryzację kraju. Zadaniem Klubu jest spopularyzowanie sportu motorowo-turystycznego i realna praca około motoryzacji kraju.

Następnie zabrał głos skarbnik Klubu p. nacz. Kossowicz przedstawiając sprawozdanie kasowe za rok 1937, które wykazuje wyraźnie znaczny wzrost wpływów i rozwój finasowy z saldem dodatnim.

W dalszej kolejności porządku obrad zebrani wybrali 8 przedstawicieli (po 1 na każdych 50 członków) na Walny Zjazd Delegatów do Warszawy, który odbędzie się w niedzielę 24 kwietnia b. r.

W wolnych wnioskach zabierali głos p. sędzia Cyprian przedstawiając nowe zasady bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych i przepisy o ruchu ulicznym w Poznaniu, oraz p. prok. Jaszczewski, który dokładnie naświetlił działalność Klubu i jego stan finansowy, poczym przewodniczący zamknął obrady dziękując obecnym za liczny udział w zebraniu.

OTWARCIE SEZONU POLSKIEGO TOURING KLUBU W POZNANIU.

W niedzielę dnia 3 kwietnia b. r. odbyło się w Polskim Touring Klubie w Poznaniu uroczyste otwarcie sezonu samochodowo-turystycznego.

O godzinie 10-ej zgromadziło się przed lokalem P. T. Klubu 48 samochodów członków Klubu, które później imponującym korowodem, pod kierownictwem komandora p. Sterczewskiego, z proporcem klubowym na czele, przejechały ulicami Jasną, Al. Marsz. Piłsudskiego, Św. Marcina, Wrocławską wokoło Starego Rynku, Placem Wolności, Fr. Ratajczaka przez Górną Wildę do Lubonia. Uroczysta msza św. odbyła się w kościele parafialnym w Luboniu, pamiętnym z tragicznej śmierci ś. p. księdza prob. Streicha.

Po nabożeństwie i poświęceniu wozów długi wąż samochodów ruszył w kierunku Ludwikowa, gdzie P. T. Klub tradycyjnie zakańcza uroczystość otwarcia sezonu wspólnym śniadaniem.

Mimo niesprzyjającej pogody, udział członków był dość liczny. Przybyłych do Ludwikowa przeszło 100 członków Klubu witał Wiceprezes Komisji Sportowej p. prok. Jaszczewski. Uroczystość zakończono wspólnym śniadaniem.

ZJAZD NAD JEZIORA AUGUSTOWSKIE.

Wojskowy Klub Motocyklowy w Grodnie organizuje na otwarcie sezonu wycieczkę nad jeziora Augustowskie, w dniu 24 kwietnia b. r.

W wycieczce tej bierze udział Delegatura Polskiego Touring Klubu w Białymstoku. Przewiduje się liczny zjazd samochodów z całej Polski.

Bliższych informacji udziela **Delegatura w Białymstoku**, ul. Ś-go Rocha 3/4 — p. inż. Karol Bergfried.

ZMIANA ADRESU DELEGATURY POLSKIEGO TOURING KLUBU W ŁODZI.

Siedziba delegatury P. T. Klubu w Łodzi została przeniesiona w Al. Kościuszki 73 (I p.) — tel. 237-11.

TREŚĆ NUMERU:

Stanisław Misiakowski: W oczekiwaniu posunięć . . . 2
Augustów — stolica krainy jezior 6
Inż. Bohdan Lubiński: Słońce o północy 8
Inż. Adam Tuszyński: Gwarancja i obsługa . . 12
Mapa Stanu Dróg R. P. 15
Konkurs — Dokąd wyjechać na weekend? . . . 16
Inż. Kazimierz Podhorski-Okołów: Kauczuk naturalny i sztuczny 18
Sprawa ufundowania chorągwi dla Batalionu Pancernego 23
W motoryzacji siła Polski. — II Raid Krajoznawczy po Polsce 24
Kronika krajowa i zagraniczna 25
Nasza ilustracja tytułowa 27
Kronika Klubowa 29

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—
Ceny ogłoszeń: Cała strona — 300 zł., 1/2 strony 175 zł., 1/4 str. — 90 zł., 1/8 str. 50 zł. Strona okładki — 350 zł.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.